

Le prix de l'essence et les difficultés de stationnement conduisent les entreprises à rationaliser l'usage de la voiture. Certaines s'en passent presque totalement

Enquête



En un an, le Grand Lyon a diminué sa flotte de 90 véhicules. / Grand Lyon/Essee

ÊTRE MOBILE sans automobile... Il y a dix ans, la formule aurait fait sourire les chefs d'entreprise. Aujourd'hui, face aux problèmes de circulation, de stationnement, de pollution et d'augmentation du prix des carburants, elle est devenue une réalité. Voire un modèle économique pour certains. C'est le cas du cabinet d'architecture Detry et Lévy, qui refuse d'acheter des véhicules de société. Les deux architectes lyonnais privilégient les transports en commun et le vélo pour se rendre sur leurs chantiers. « Quand on ne peut vraiment pas faire autrement, nous louons un véhicule chez Autolib', un service d'autopartage. Au-delà de la dimension éthique, c'est également un argument économique.

Notre budget voiture se limite à 200 euros mensuels pour cinq collaborateurs », témoigne Nicolas Detry. D'autres structures plus importantes se sont lancées dans une politique de réduction de leur parc automobile. C'est le cas du Grand Lyon qui a créé en 2007 un pool de voitures partagées. « Il n'y a plus de véhicules attribués », explique Anny Bédoucha à la direction de la logistique. « En un an, nous sommes passés de 995 véhicules légers à 905. Une voiture revient à 4 000 euros par an en comptant

l'amortissement et la maintenance. Nous réalisons une économie annuelle de 360 000 euros. Nous allons également développer notre flotte de vélos professionnels. C'est souvent plus souple que Velo'n, on n'est pas obligé de chercher une station ».

« Nous allons développer notre flotte de vélos professionnels »

Les mentalités évoluent Ces exemples sont encore minoritaires, mais témoignent d'une vraie prise de conscience. « Si la culture automobile reste forte dans le monde de l'entreprise, notamment chez les commerciaux, nous observons un changement progressif de l'attitude

des décideurs », explique Jean-Baptiste Thébaud, du cabinet d'études Interface Transport. « Le lancement des plans de déplacements d'entreprise (PDE) au début des années 2000 a fortement joué en ce sens. Les entreprises incitent leurs salariés à délaissier la voiture sur le trajet domicile-travail en leur proposant des abonnements aux transports en commun à tarif réduit ». Derrière le discours environnemental, l'aspect financier joue à plein. Au prix du foncier, mieux vaut construire des bureaux que des parkings. Et tant mieux si cela permet en plus de lutter contre la pollution...

Stéphane Perraud

Chaque commerçant, artisan ou profession libérale peut bénéficier d'un abonnement TCL à demi tarif



Un plan de mobilité pour le 7^e

C'est une première en France. Alors que les plans de mobilité sont réservés aux entreprises de plus de neuf salariés, le 7^e arrondissement de Lyon a signé une convention en novembre 2007 avec le Sytral pour créer un plan de mobilité à l'échelle d'un quartier. Cela permet à chaque commerçant, artisan ou profession libérale de bénéficier et de faire profiter à ses salariés d'un abonnement aux TCL à demi tarif. « 70 personnes ont déjà franchi le pas », explique Patrice lochem, chargé de mission de l'Association de développement du commerce du 7^e. « Cela va du fleuriste au médecin, en passant par la PME informatique ou industrielle. Tous sont confrontés au problème de circulation et de stationnement. Nous espérons convaincre 250 nouvelles personnes chaque année. Sur l'arrondissement, nous avons ciblé un potentiel de 3 000 PME et 8 250 salariés. A eux seuls, ils réalisent près de 2 millions de déplacements automobiles par an ». L'association aimerait monter une centrale de mobilité pour mutualiser les livraisons des commerçants, et un système de covoiturage qui toucherait cette fois tous les habitants du 7^e. En attendant, elle fait des émules. Les commerçants de la Presqu'île s'apprennent à les imiter.

Le succès des plan de mobilité

Les PDE, rebaptisés plans de mobilité, concernent déjà plus de 8 000 salariés dans l'agglomération

SELON L'ADEME, la moitié des trajets domicile-travail est encore effectuée en voiture individuelle, ce qui génère bouchons et pollution. D'où la nécessité de mettre en place des plans de mobilité pour proposer d'autres moyens de transport.

Face à la croissance de son personnel, Sanofi Pasteur a créé son PDE en 2005 sur son site de Marcy-l'Etoile, pour éviter d'augmenter la taille de son parking au détriment de son appareil de production. Sachant qu'une voiture garée occupe 25 m² - en tenant compte des voies d'accès et de circulation, l'entreprise a négocié avec le Sytral le prolongement d'une ligne de bus, créé un service de covoiturage sur intranet et proposé un abonnement TCL avec 50 % de réduction. Chez Areva nuclear power à la Part-Dieu, le plan de mobilité a permis d'abandonner cent places de stationnement.

Le plan a permis à Areva d'abandonner cent places de stationnement

« Une véritable économie. Un mètre carré de parking souterrain coûte la moitié d'un mètre carré de bureau », révèle Christian Sallaut, le directeur du site, qui se déplace lui-même en bus. Autre avantage : les salariés sont ponctuels et moins stressés en transports

en commun. A Bron, le laboratoire Coparyl a également son plan de mobilité. Question de cohérence. « Nous utilisons la voiture pour réaliser nos mesures de qualité de l'air au bord des routes. Mais nos salariés sont sensibilisés à la pollution, et les deux tiers viennent désormais travailler en bus ou à vélo », témoigne Nicolas Vigier, responsable de la communication. Dans l'agglomération, plus d'une soixantaine d'entreprises et administrations ont ainsi franchi le pas. Prochaine candidate au plan de mobilité : la Région, à l'occasion de son déménagement au Confluent.



Dans l'agglomération, plus d'une soixantaine d'entreprises et administrations ont mis en place un plan de mobilité

/ Joël Philippson

S.P.

Philippe Bossin : « Réduire les coûts cachés de l'automobile »

Fondateur du bureau d'études lyonnais Interface Transport, Philippe Bossin analyse les déplacements des entreprises et leur propose des solutions

Quelles conclusions tirez-vous de vos récentes études ?
Nous assistons à une évolution des mentalités. La part modale de l'automobile est en baisse, la consommation d'essence plafonne et les entreprises n'achètent pratiquement plus de véhicules. Elles préfèrent les louer et les renouveler fréquemment en s'orientant vers des modèles moins gourmands en carburant et moins polluants. Il y a une prise de conscience environnementale, même si pour une entreprise, le vrai levier reste économique. Dans nos études, on met en avant les coûts cachés de l'automobile, le temps perdu dans les embouteillages, les retards aux rendez-vous, le stress engendré par les bouchons, l'accidentologie...

En matière automobile, ne reste-t-on pas dans l'irrationnel ?

La voiture est un symbole de réussite sociale et de liberté supposée. Nous avons réalisé une étude à l'hôpital du Vinatier. Pour aller manger à la cantine à deux pas de leur bureau, les médecins et les infirmiers prennent leur voiture ! C'est étonnant pour du personnel médical que l'on imagine réceptif aux effets de

la pollution sur la santé. Parmi les professions les plus difficiles à convaincre, on trouve les commerciaux. Certains ont réellement besoin d'une voiture, car ils ont un champ d'action assez vaste. Mais d'autres pourraient s'organiser sans. Ils perdent beaucoup de temps dans le trafic pour des déplacements courts. Et le temps, c'est de l'argent.

« Parmi les professions les plus difficiles à convaincre : les commerciaux »

Certains ont une véritable entreprise sur quatre roues...

C'est notamment vrai chez les artisans. Dans le cadre du programme Marchandises en ville, l'Ademe nous a commandé une étude sur leurs déplacements. Nous en avons rencontré 150 à Lyon. Ils utilisent énormément la voiture sans vraiment s'en rendre compte. Ils déplacent beaucoup de marchandises en petite quantité, et passent donc une bonne partie de leur temps à faire un métier de transporteur, qui n'est pas le leur.

La Fédération des artisans a pris notre étude très au sérieux quand elle a réalisé le temps perdu. Il est essentiel qu'ils apprennent à mutualiser leurs livraisons. Je connais un maçon lyonnais qui passe prendre ses quatre salariés à la sortie du



Philippe Bossin et Jean-Baptiste Thébaud incitent leurs clients à limiter l'usage de la voiture / S.P.

métro pour les amener sur le chantier plutôt que de les faire venir en voiture. Il se fait également livrer ses matériaux sur place par un transporteur

qui fait la tournée des chantiers. Il gagne un temps fou et tient les délais !

Propos recueillis par S.P.

« Je gagne une heure par demi-journée »

CAROL LIOPÉ, INFIRMIÈRE



« De mars à octobre, je n'utilise pas ma voiture pour aller visiter mes patients. Je fais tout à vélo. Adieu les problèmes de stationnement et les bouchons ! Une simple sacoche accrochée au guidon suffit, je n'ai besoin que de quelques bandes et seringues. Je travaille exclusivement dans le 3^e arrondissement. Comme toutes les infirmières de ville, j'ai un périmètre très restreint. Sur une matinée, je parcoure tout de même une dizaine de kilomètres, mais à vélo, je gagne une heure par demi-journée. Je peux donc voir trois patients de plus. Quand on est libérale, ça compte. Et je n'ai plus de PV ! »

« Ça nous oblige à nous organiser »



SOPHIE ROBERT, RESPONSABLE D'UNE ÉPICERIE SOLIDAIRE

« La Passerelle d'eau de Robec est installée au pied de la Croix-Rouge, dans un quartier où il est impossible de se garer et qui souffre de la pollution. Pas question d'acheter une voiture ! On essaie de se faire livrer par nos fournisseurs, mais deux fois par semaine, nous avons besoin d'un véhicule utilitaire pour aller au Marché gare et à la déchetterie. On a donc adhéré à Autolib', un service d'autopartage qui met des véhicules à disposition dans les parkings Lyon Parc Auto. On loue un Kangoo. Sitôt la course terminée, on le ramène au parking des Terreaux. A 200 euros par mois, carburant compris, c'est très rentable. Et ça nous oblige à nous organiser. Si on avait nos propres véhicules, on roulerait deux fois plus. »

S.P.

Renseignements :
www.pignonsurruue.org
Tél. : 04 72 00 23 57

Opération « Allons au travail à vélo »

Ils étaient 5 000 à bicyclette les 16 et 18 octobre dernier

LES 16 ET 18 OCTOBRE dernier, un challenge inter-entreprises, baptisé « Allons au travail à vélo », a été organisé à Lyon.

À l'appel de l'association Pignon sur rue, 22 entreprises ont accepté de jouer le jeu en incitant leur personnel à venir travailler à bicyclette. 10 % des

salariés - 5 000 personnes - ont répondu à l'appel, soit six fois plus que la part modale vélo habituelle dans le Grand Lyon. Coparly a fait fort avec

100 % de son personnel en selle, soit dix-sept personnes. Parmi les grosses structures, notons la performance d'Alstom Transport à Villeurbanne, qui a vu arriver une centaine de ses 600 salariés sur deux roues. « Depuis, nous avons intégré le vélo dans notre plan de mobilité. Nous offrons un kit cycliste d'une valeur de 45 euros à nos salariés qui s'engagent à venir au moins vingt fois par an à bicyclette. Nous avons également mis à leur disposition des douches et un atelier réparation vélo », explique Pauline Rey, chargée de communication de l'entreprise, qui entend bien participer au prochain challenge. Rendez-vous le mardi 3 juin.



100 % du personnel de Coparly est venu au travail à vélo / D.R.